

napoli-spagna

architettura e città nel XVIII secolo

a cura di
alfonso gambardella



edizioni scientifiche italiane

STUDI SUL SETTECENTO NAPOLETANO

a cura di Alfonso Gambardella

uno	ferdinando sanfelice
due	ferdinando fuga
tre	luigi vanvitelli
quattro	napoli-spagna: architettura e città nel XVIII secolo

Questo volume registra gli atti del Convegno Internazionale di Studi «Napoli-Spagna: architettura e città nel XVIII secolo», organizzato dalla Facoltà di Architettura della Seconda Università degli studi di Napoli, dal Centro Studi per l'Architettura e le Arti figurative nel Mezzogiorno d'Europa, dalla Escola Técnica Superior de Madrid e dalla Universidad Complutense de Madrid, svoltosi a Napoli presso l'Osservatorio Astronomico di Capodimonte nei giorni 17-18 dicembre 2001.

Comitato scientifico del convegno: Giosi Amirante, Beatriz Blasco, Gaetana Cantone, Alfonso Gambardella, Anna Giannetti, Benedetto Gravagnuolo, Cettina Lenza, Carlos Sambricio.

La pubblicazione degli atti è stata realizzata con il contributo della Regione Campania - Assessorato all'Università e alla Ricerca Scientifica, e del Centro Studi per l'Architettura e le Arti figurative nel Mezzogiorno d'Europa.

Se la parola chiave per comprendere il '500 è la conquista militare, quella relativa al '700 è la colonizzazione economica: durante tale periodo, infatti, non si realizza più tanto l'espansione come predominio territoriale, quanto piuttosto si attua il tentativo di "creare ricchezza". Insieme cioè ai Lumi, *lumiérés*, *ilustrados*, si diffonde il desiderio di trasformare il territorio, al fine di migliorare le condizioni economiche del paese.

È significativo, a tal proposito, lo studio condotto, nel corso degli anni '80 del secolo, dal ministro all'economia, confrontando il costo del grano acquistato in Francia, vicino ad Orléans, e importato a Cadice, nell'estremo Sud della Spagna, con quello acquistato a Valladolid: nel centro del paese costa quasi quattro volte il secondo più del primo.

Ciò accade perché i francesi hanno canali, hanno barche sulle quali si può caricare tantissimo grano, che arriva fino a Bordeaux dove ci sono i navigli, e due o tre marinai possono fare il giro della Spagna vendendolo a un prezzo molto competitivo. In Spagna non ci sono strade adatte e i carretti, trainati da un paio di animali, possono trasportare solo pochi sacchi di grano, che perciò risulta molto più costoso di quello francese.

Di conseguenza si rese necessario innanzitutto sviluppare il numero dei mercati, il che significava non tanto realizzarne in città, quanto attuare una politica di bonifica del territorio – questo è il periodo dei grandi dell'economia europea, come Galiani e l'irlandese Contillon – e quindi, in un secondo momento, agevolare il traffico delle merci.

Se si deve trasformare un territorio, per prima cosa è necessario conoscerlo e, a tal proposito, viene allestita in Francia una grande sala con una serie di plastici da esporre al re, nel tentativo di sostituire le carte geografiche a disposizione, scientificamente non corrette. In Spagna fu deciso, viceversa, che il modo più veloce di procedere alla realizzazione di mappe topografiche non era, come avevano fatto i francesi, quello di servirsi della trigonometria, quanto piuttosto procedere in maniera empirica, utilizzando dati rilevati direttamente sul posto. Fu prescelto, per tale progetto, un geografo di corte il quale fece richiesta alla chiesa, affinché partecipassero anche i preti dei più piccoli paesini, e di ogni singola situazione, individuando cosa si dovesse modificare.

Al geografo spagnolo furono inviate quasi ottomila risposte, tutte molto ingenue: in un caso, per esempio, il prete indica con una linea il limite fra il suo territorio e il resto, come se il resto non esistesse. I fiumi arrivano fino a punto indefinito, le strade iniziano e finiscono in maniera casuale, mentre la dimensione economica di un dato paese si misura da un parametro, per così dire, divertente, e cioè dalla dimensione della sua chiesa.

* La relazione qui pubblicata è la trascrizione di quanto esposto dal prof. C. Sambricio durante il Convegno *Napoli-Spagna: architettura e città nel XVIII secolo*.

Da tale tipo di analisi risulta alla fine uno strano *collage*, nel tentativo, dunque, di individuare il territorio al fine di modificarlo, attraverso la creazione dei canali, per incrementare il traffico delle merci.

I canali vengono progettati da ingegneri militari: il loro ruolo non è più quello di difendere la città, ma quello di "abbellire" in modo nuovo il territorio; e tutto ciò non vale solo per la Spagna ma per tutta l'America del Sud, dal Texas fino alla Patagonia. Tali sono la politica e la cultura esistenti in quel momento a Napoli, il cui ruolo, attraverso la figura del Tanucci, è centrale per la Spagna.

Uno dei progetti consiste, per esempio, nella realizzazione di un grande canale dai Paesi Baschi, cioè quasi dal Cantabrico, fino al Mediterraneo, non seguendo il corso del vecchio fiume. Tali progetti non furono fatti per rimanere sulla carta, ma furono realizzati e forniscono un'idea molto chiara della volontà di trasformazione dell'ambiente naturale.

Nacquero, di conseguenza, nuovi paesi, come, a esempio, di fronte al fiume Ebro, grazie alla costruzione del canale. Vi è un progetto datato 1786 di Francesco Pignatelli di Strongoli, autore ben noto a Napoli, per il quale era di prioritaria importanza realizzare queste "autostrade di acqua".

Questa non è una politica da e per contadini, ma è una politica per l'economia, nata dall'idea di "ragione" settecentesca. L'impianto di questi nuovi paesi è molto chiaro: c'è naturalmente la chiesa, ci sono le abitazioni per gli operai, e ci sono soprattutto i locali per coloro che lavorano sia sui navigli che nei mulini; e queste città chiuse danno l'idea molto chiara che quando una città funziona bene non bisogna farla crescere ulteriormente, ma bisogna crearne un'altra, tale era il modo di organizzare il territorio.

Questo progetto del 1786 non risente più delle influenze di Vanvitelli, dell'Accademia, del linguaggio architettonico. La "bellezza architettonica" non esiste più, perché qui, per la prima volta, si inizia a vedere quanto si stia "normalizzando" l'architettura, tentando di realizzare un modello che verrà, infatti, sistematicamente ancora riproposto.

Tali progetti rientrano nell'ambito della prima proposta e, cioè, di semplificare il traffico delle merci; ma c'è una seconda idea ugualmente importante, quella di ripopolare con persone di altre nazionalità le zone dove non vi erano contadini. Infatti il governo spagnolo chiamerà seimila tedeschi che si stanzeranno in questa zona, un enorme territorio di circa 50.000 ettari. Si procede secondo un programma molto chiaro delineando le caratteristiche della città capoluogo di un distretto, quindi si individuano in maniera analoga le città di seconda, terza, quarta e quinta categoria, distribuendole a una certa distanza, attraverso anche un'idea radiale o paesi di più ampio respiro rispetto, ad esempio, al progetto di bonifica a Napoli il cui piano era molto semplice: la pianura veniva divisa in lotti da assegnare ai singoli.

Il motivo per cui la bonifica in Spagna ha assunto una connotazione insolita è che è stata concepita da ingegneri militari, i quali, insieme ai geografi, studiano l'orografia del luogo, caratterizzato da zone montuose.

In tal modo è stato possibile in base al numero delle parcelle, per esempio 350, individuare la collocazione di un capoluogo, e di conseguenza, a una certa distanza, le città di seconda categoria, di terza e così via. Nell'organizzazione del territorio vi è anche un'idea di bonifica di stampo gesuitico. La loro bonifica, anni dopo, si chiamerà 'La Carolina' in onore del monarca, deriva la forma dai 50 ettari di territorio abitato dai tedeschi, ed è fondamentalmente un piano chiuso.

La forma e le dimensioni della città, si modificano. Si può constatare per esempio, all'incrocio delle strade, come la piazza oramai si discosti dal modello offerto da quella reale, raffigurata nel dipinto della *Plaza Major* di Madrid, nel castello di Alfonso V.

Anni fa ho trovato un altro tipo di progetto in un archivio militare con questa forma, la quale non fu però accettata durante l'Inquisizione.

L'idea della città chiusa, della città-programma, era molto chiara. Le abitazioni sono semplici: una porta, due finestre, l'ingresso per i carri, le bestie, ecc.; la famiglia abita da un lato e, dall'altro, c'è lo spazio per tutto quello che riguarda il lavoro agricolo. La politica in questo momento si pone infatti l'obiettivo di colonizzare.

Carlo III è stato il mecenate degli artisti, senza dubbio, e tuttavia mi sembra interessante sottolineare che sia stato anche il mecenate degli ingegneri militari, manifestando una volontà politica di trasformare il territorio, esportando, inoltre, tali idee e proposte di bonifica finanche in America, in Texas, in Patagonia, come al sud di Buenos Aires.